



Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien

24 | 1997

Métropoles et métropolisation

Istanbul, Metropole Inconnue

Stéphane Yérasimos



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cemoti/1466>

ISSN : 1777-5396

Éditeur

AFEMOTI

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 1997

ISSN : 0764-9878

Référence électronique

Stéphane Yérasimos, « Istanbul, Metropole Inconnue », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien* [En ligne], 24 | 1997, mis en ligne le 28 février 2005, consulté le 30 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/cemoti/1466>

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

Tous droits réservés

Istanbul, Metropole Inconnue

Stéphane Yérasimos

- 1 Pour quelqu'un qui s'intéresse au passé et au présent d'Istanbul et qui est de plus amené à y résider, il est toujours déconcertant de se trouver au milieu de réunions, séminaires et autres tables rondes, convoqués pour discuter des problèmes de cette ville, et qui commencent par des discussions sur le chiffre de sa population actuelle, continuent par des lamentations sur la malédiction que constitue l'exode rural et finissent par baisser les bras devant l'explicite fatalité de sa croissance anarchique. En regardant de plus près il est tout aussi étonnant de constater comment les études sur Istanbul contemporain font défaut, aussi bien en Turquie qu'à l'étranger, notamment en comparaison avec les recherches historiques. C'est comme si la ville de Constantin, de Justinien ou de Soliman le Magnifique nous était plus familière que celle de Turgut Özal ou de Süleyman Demirel. L'expansion fulgurante, le manque de données détaillées mais aussi la volonté implicite de considérer cette ville comme un cas à part n'obéissant pas aux règles de croissance des villes des pays en développement, en font un monstre incompréhensible même aux yeux de chercheurs qui ont passé leur vie à l'étudier. Ainsi nous ne nous risquerons ici qu'à aborder quelques questions à la limite de la banalité et à faire quelques mises au point au risque d'enfoncer des portes ouvertes.

Le nombre insaisissable

- 2 Submergés par un flot démographique qui a fait décupler en moins d'un demi-siècle le nombre des habitants d'une ville qui avait déjà un passé bi-millénaire de mégapole, aussi bien les spécialistes que les profanes, sont devenus extrêmement incrédules face aux données statistiques et toute personne qui n'accorderait pas crédit aux rumeurs de 12, 15 millions, voire plus, d'habitants attirerait sur le champ la réprobation de l'assistance. Il est donc urgent devant cet état d'esprit de commencer par préciser le chiffre de la population actuelle de l'agglomération stambouliote.
- 3 Le dernier recensement disponible, celui de 1990 (le prochain sera effectué en l'an 2000), donne pour le département d'Istanbul 7 309 190 habitants, décomposés en 6 753 929 urbains et 555 261 ruraux. Les chiffres fournis par les documents de l'Institut de Statistique d'Etat (D.I.E.) donnent les chiffres le plus souvent par département ou alors par limite municipale. La population des agglomérations étant généralement située entre

ces deux chiffres il faut faire un certain nombre de calculs pour arriver avec la moindre approximation possible à un résultat plausible. Or la tendance générale est de prendre la population du département pour celle de l'agglomération et même si l'erreur est moindre pour Istanbul que pour d'autres villes comme Ankara, Izmir ou Bursa, situées dans des grands départements il faut essayer de se rapprocher le plus possible de la réalité, même statistique.

- 4 De la population urbaine de 6 753 929 personnes il faut exclure les habitants de deux chefs-lieux de sous-préfecture, Çatalca (11 550 hab.) et Sile (7 872 hab.) qui ne font pas partie de l'agglomération d'Istanbul. J'ai en revanche conservé celle de Yalova, même si elle s'est détachée en 1996 pour former un département séparé et même si on n'y accède à partir d'Istanbul normalement que par mer, parce que précisément, des liaisons rapides par hydroglisseur rattachent cette petite ville à l'agglomération stambouliote.
- 5 Cette soustraction ramène donc la population urbaine agglomérée du département à 6 734 507 habitants. A ce chiffre il faut ajouter la population périphérique à l'agglomération, considérée par la D.I.E. comme rurale parce que située hors des limites de la municipalité du Grand Istanbul. Pour cela nous avons soustrait des 555 261 "ruraux" les habitants des "villages" de plus de 2 000 habitants. Effectivement, quelques sondages *in situ* montrent que même si l'espace bâti de ces villages ne jouxte pas toujours la grande agglomération, l'extension de ces localités n'est pas due à un accroissement naturel mais à une série de lotissements ou de constructions éparses générateurs des "taches d'huile" destinées à rejoindre plus ou moins rapidement l'agglomération principale. Nous avons exclu de cette catégorie de localités de plus de 2 000 habitants Agva (2 364 hab.), parce que située au bord de la mer Noire à plusieurs dizaines de kilomètres de l'agglomération. Nous avons également exclu les villages de moins de 2 000 habitants qui semblent rester d'après les séries statistiques dans les limites de l'accroissement naturel. Ces derniers totalisent une population de 135 299 habitants. Nous arrivons ainsi à une population qualifiée de rurale mais considérée comme faisant partie de l'agglomération stambouliote de 417 598 personnes. Le totale de la population agglomérée urbaine et rurale (c'est-à-dire en réalité au dedans et en dehors des limites de la grande municipalité) du département d'Istanbul serait alors de 7 152 105 personnes.
- 6 A ce chiffre il faut ajouter des parties du département limitrophe de Kocaeli qui se rattachent à l'agglomération d'Istanbul. Il s'agit des cantons de Gebze et de Darica totalisant 248 867 habitants. Alors le total de l'agglomération stambouliote atteindrait en 1990 7 400 972 habitants. Ce chiffre diffère en réalité peu de celui du département d'Istanbul mais il a le mérite d'une certaine clarté. La question plus difficile est celle de son extrapolation pour arriver à la population de 1997. Pour cela nous n'avons qu'une solution, lui appliquer un taux d'accroissement moyen égal à celui observé pendant la dernière période intercensitaire, celle de 1985-1990. Cela nous ramène à un chiffre de 10 000 000 d'habitants pour le milieu de l'année 1997.
- 7 Les détracteurs, aussi nombreux qu'indignés, de ce calcul prudent critiquent en premier lieu l'application de ce taux affirmant que l'accroissement c'est considérablement accéléré depuis 1990. Or le taux en question est aussi bien parmi les plus élevés de la Turquie que parmi les plus forts qu'a connus l'agglomération stambouliote depuis son décollage démographique en 1950. De même, tout dépassement significatif de ce taux aurait nécessité des arrivées en masse constituant des événements remarquables, ce qui n'est pas le cas.

- 8 Enfin les mêmes maximalistes contestent les résultats du recensement de 1990, allant chacun de son anecdote tendant à démontrer le caractère lacunaire de celui-ci. Mais il reste que sans les recensements, aucune estimation n'est possible et tant que nous ne disposons d'aucune autre source pour les redresser nous sommes obligés de nous y fier. Bref, le cas n'est pas spécifique à Istanbul, il a été remarqué pour le moins au Caire, et sans doute dans les grandes agglomérations d'Amérique Latine, que le choc provoqué par un accroissement aussi rapide que continu entraîne chez les citadins de longue date une impression de catastrophe cherchant à son tour à se justifier par des chiffres apocalyptiques. La question ne serait pas grave en soi si elle ne pénétrait pas même les milieux de la recherche et ne conduisait pas à un catastrophisme démobilisateur.

Les flots De l'exode

- 9 Cette première conviction concernant l'envolée de la population stambouliote s'accompagne de deux autres. Celle selon laquelle l'exode rural en Turquie n'affecte qu'Istanbul suivie par la croyance que celle-ci provient essentiellement des régions du Sud-Est, c'est-à-dire des régions kurdes. D'où l'affirmation qu'Istanbul serait la plus grande ville kurde. Ces deux convictions sont immanquablement suivies par une diatribe contre l'exode rural, suivie de l'affirmation que la seule solution aux maux d'Istanbul serait l'arrêt forcé de l'immigration et même le renvoi des migrants chez eux, cette exhortation terminant le plus souvent des assemblées fort doctes sur les problèmes d'Istanbul.
- 10 De ces deux affirmations la première mérite d'être approfondie. Nous pouvons dire d'emblée qu'Istanbul ne supporte pas seule le poids de l'exode rural et de l'immigration en général. La Turquie possède un réseau urbain assez équilibré où figurent à l'heure actuelle quatre autres villes millionnaires à part Istanbul : Ankara, Izmir, Adana et Bursa, suivies par cinq autres situées entre 500 000 et un million (Gaziantep, Konya, Mersin, Kayseri, Eskisehir), les échelons inférieurs étant tout aussi représentés et bien répartis sur le territoire, avec toutefois une concentration évidente dans l'ouest et dans le sud, auxquels s'ajoute maintenant le sud-est, tandis que le nord-est reste beaucoup plus clairsemé. De même la multiplication par six ou par sept de la population de ces villes dans les quarante dernières années et l'importance des quartiers autoconstruits qui les entourent montrent qu'elles ont bien pris leur part de l'exode rural. De même, plusieurs villes moyennes d'Anatolie grâce à une activité minière, industrielle ou même touristique ont connu des sauts quantitatifs remarquables, Karabük passant grâce à son aciérie de 15 000 à 105 000 habitants de 1955 à 1990 et Antalya, combinant tourisme et cultures en serre, de 35 000 à 378 000 pour la même période.
- 11 Mais il reste que le département d'Istanbul présente pour la dernière période intercensitaire de 1985-1990, avec 4,5% en moyenne annuelle, le quatrième taux le plus fort du pays après ceux d'Antalya (4,8%), d'Urfa et de Kocaeli, ce dernier (4,6%) étant limitrophe de celui d'Istanbul. Or, Istanbul, qui décupla sa population en moins d'un demi siècle, aurait droit de souffler un peu grâce à une politique de dissuasion de l'immigration, à condition que celle-ci soit possible dans la conjoncture économique et politique actuelle.
- 12 La deuxième affirmation concernant l'origine des migrants est toutefois à réfuter à la lumière des chiffres fournis par les recensements. Effectivement, si 62,74% des personnes habitant le département d'Istanbul lors du recensement de 1990 sont nés en dehors de celui-ci, 3,3% seulement sont issus des dix départements du sud-est à forte population kurde (Bitlis, Diyarbakir, Hakkâri, Mardin, Mus, Siirt, Tunceli, Urfa, Batman, Sirnak), ce

qui fait au total 243 385 personnes. En revanche, les huit départements côtiers de la mer Noire fournissent 17% des personnes nés hors Istanbul et les 317 081 stambouliotes nés dans le département de Sivas, qui fournit le plus grand contingent, dépassent de loin à eux seuls les originaires du Sud-Est. Dans l'ensemble Istanbul semble être nourri par une migration traditionnelle, dont les origines remontent au XIXe siècle, en provenance des départements côtiers de la mer Noire en surpeuplement chronique et de Sivas. Il est fort possible que la situation dans les provinces du Sud-Est ait fait pencher la balance depuis 1990 au profit de cette région mais cet apport reste encore marginal.

Un avenir sombre

- 13 Cette réfutation des rumeurs qui courent au sujet de l'état de l'agglomération stambouliote ne suffit pas à elle seule à expliquer les raisons de l'immigration massive et de l'urbanisation anarchique qui s'ensuit. Quelques constatations supplémentaires, tout aussi banales d'ailleurs sur le fond, s'imposent. La situation n'a rien de spécifiquement turque et encore moins stambouliote, tout au plus il s'agit d'une conjoncture particulièrement difficile de causes généralement répandues; elles peuvent être groupées en deux rubriques.
- 14 La première, ayant trait à l'exode rural lui-même, est essentiellement démographique. Le taux d'accroissement moyen annuel de la population turque a été pendant la dernière période intercensitaire de 2,17%. Il est estimé à 1,9% en 1996 par la D.I.E. De même la population rurale est estimée en 1990 à 40% de la population totale, tandis qu'à la même date la population active agricole atteint 47% de la population active totale. Cela montre que même avec une décélération, très difficile à estimer, du taux d'accroissement moyen annuel, la poursuite de la croissance globale couplée à l'exode rural doit continuer pendant les prochaines décennies jusqu'à ce que la population rurale atteigne des taux avoisinant ceux des pays moyennement industrialisés, proches des 20% de la population totale, ce qui nous donnerait avec le rythme actuel d'accroissement de l'agglomération stambouliote un doublement de sa population tous les quarts de siècle. La pression démographique semble donc devoir se maintenir encore pendant plusieurs décennies, d'autant plus qu'il semble que de plus en plus l'exode rural se trouve relayé par l'immigration à partir des petites et moyennes agglomérations, sans qu'on sache avec précision dans quelle mesure celles-ci jouent le rôle d'un simple relais.
- 15 La deuxième rubrique tient à la conjoncture économique. Malgré la poursuite de l'industrialisation, une inflation aussi stable que galopante, atteignant régulièrement 70 à 80% depuis 1980 fait de la terre et de l'immobilier un refuge tandis que la poussée rapide de l'agglomération permet de réaliser d'importantes rentes foncières sur les terrains périphériques. Dans ces conditions les terrains périurbains deviennent objet de spéculation pour tous, des modestes migrants aux grandes sociétés en passant par les classes moyennes et aisées, au point qu'il est légitime de se demander si les bénéfices escomptés de la rente foncière ne constituent pas à eux seuls une cause d'immigration. Par conséquent il n'existe aucun consensus politique ou social qui pourrait conduire à des mesures anti-spéculatives, on pourrait même dire qu'il y a un consensus pour le contraire. Il en résulte qu' aucune instance centrale ou locale ne possède la maîtrise des sols urbains et périurbains, ce qui rend toute planification impossible. Ainsi, non seulement les différents plans d'aménagement et d'urbanisme, élaborés depuis 60 ans sont restés lettre morte, mais les gouvernements successifs n'ont pas su ou voulu prendre de mesures de décentralisation économique visant à détourner d'Istanbul une partie de l'immigration.

- 16 De ces constatations on ne peut que tirer des conclusions pessimistes. D'une part, le rythme d'accroissement ne semble devoir s'épuiser de sitôt et, d'autre part, le corps politique et social, tout en pâtissant des effets d'une urbanisation ingérable, ne trouve pas la volonté pour y faire face. Ce blocage entraîne une troisième conséquence, tout aussi négative : les chercheurs, les aménageurs, les professionnels de l'urbanisme se répandent en imprécations, versant tantôt dans le catastrophisme tantôt dans un dirigisme utopique et refusent d'imaginer des actions possibles. Les nombreux départements universitaires d'urbanisme enseignent les dernières tendances d'urbanisme et d'aménagement anglo-saxonnes ou françaises, les services de la municipalité dessinent un schéma directeur après l'autre et tout le monde rêve du schéma idéal accompagné de la volonté politique tout aussi irréaliste qui amènerait la solution miracle.
- 17 Cette position pèche d'une part par excès de juridisme. Elle entend imposer l'ordre et la légalité planificatrice au désordre de la prolifération spontanée oubliant que c'est cette dernière qui produit pour l'essentiel l'espace urbain stambouliote depuis un demi-siècle. Elle veut également oublier que dans un pays qui subit fortement l'héritage de l'état patrimonial ottoman, la loi est beaucoup moins un consensus social qu'un interdit (*yasa* = loi et *yasak* = interdit sont des mots presque identiques en turc) servant à affirmer dans un premier temps le pouvoir du maître (ici le fonctionnaire ou le politicien) et de constituer ensuite le point de départ d'une négociation permettant de monnayer individuellement sa transgression.
- 18 Elle pèche aussi par excès d'orgueil. L'ensemble de ces problèmes démographiques, économiques, politiques ne sont nullement l'apanage de la Turquie ni le fléau du seul Istanbul. Mais dans ce pays où l'obsession de l'occidentalisation est une donnée fondamentale, le modèle ne peut venir que des mégapoles occidentales ou, tout au plus, des nouvelles métropoles de l'Extrême Orient, Singapour ou Hong-Kong, et personne n'aurait l'idée saugrenue d'aller chercher des exemples au Caire ou à Téhéran, où pourtant aussi bien les mouvements de migration que les modes de production de l'espace urbain présentent des similitudes frappantes.
- 19 De tout cela résulte un hiatus inquiétant entre une réalité inconnue et une recherche abstraite de solutions. Ce vide est comblé par une pratique quotidienne d'actions, de négociations, de compromis, de projets spéculatifs et de calculs politiques dont la codification, bien précise malgré sa fluidité, reste non-observée. Or nous savons aujourd'hui, après des centaines d'échecs, que la planification conçue pour des sociétés où le compromis social, consistant à échanger des droits contre des servitudes, reste possible et pour des économies où la rente foncière ne constitue plus le moyen essentiel de la fructification d'un capital, n'est pas applicable dans les pays où on ne maîtrise ni l'utilisation des sols ni les mouvements des hommes. Il reste donc l'institutionnalisation de la pratique, celle qui produit la grande majorité de l'espace urbain dans les pays en question, en espérant que l'entrée en jeu des techniciens et des chercheurs pourrait corriger les effets les plus pernicieux, ou plutôt faire reculer dans la limite du possible les intérêts les plus individuels et les plus immédiats au profit d'objectifs plus collectifs et plus à long terme. Mais pour pénétrer ce jeu il faut en connaître les règles et ceci d'autant plus qu'on entend les infléchir. Et c'est pour cela que l'absence d'études sur l'accroissement de l'agglomération stambouliote et ses mécanismes se fait cruellement sentir.
- Planter le décor

- 20 Si nous nous risquons toutefois dans une interprétation générale nous pouvons commencer par dire que, malgré sa complexité, la formation de l'agglomération actuelle d'Istanbul présente un cas banal de développement en tache d'huile et autour des axes routiers, qui constituent pratiquement le seul acte volontariste de planification. Sa position d'agglomération côtière séparée en trois morceaux par deux bras de mer, la Corne d'or et le Bosphore, fournit la principale particularité par rapport à ce schéma habituel. Les quartiers résidentiels du dix-neuvième siècle ont percé à travers les cimetières bordant les murailles de Galata, au nord de la Corne d'or et autour des premières lignes de banlieue des chemins de fer, aussi bien du côté européen qu'asiatique. Les deux seules routes menant respectivement vers l'Europe via Edirne et vers l'Asie ont pris le relais à partir des années 50; c'est toutefois l'existence des premières usines le long de la voie ferrée européenne, immédiatement à l'extérieur des murailles terrestres byzantines, ainsi qu'au fond de la Corne d'or, qui ont déterminé la construction des premiers bidonvilles à partir de 1947 en ces endroits, en occupant des terrains domaniaux.
- 21 Par la suite, l'évolution s'est faite à l'économie. L'absence d'infrastructures et de terrains viabilisés, aussi bien pour l'habitat que pour l'industrie, ont poussé les industriels à s'aligner sur les deux axes routiers, les constructions illégales occupant plaines et collines derrière mais d'une façon asymétrique, puisque, obligés de laisser les terrains côté mer aux beaux quartiers ils se développent en profondeur. Les voies périphériques qui essayent de contourner ces constructions pour joindre les ponts sur le Bosphore constituent des nouvelles voies de desserte et ne servent qu'à épaissir l'agglomération qui s'étend à perte de vue dans la steppe de Thrace ou le taillis de la rive asiatique, se servant des anciens villages comme relais et de leurs voies de desserte comme fil conducteur. Tandis que le front de l'urbanisation avance ainsi, les vieux quartiers autoconstruits qui ont fini par légaliser leur situation grâce au jeu politique-électoral se densifient en jouant leur rente de situation pour se transformer en quartiers urbains toujours mal fagotés et mal desservis mais appréciés par les anciens migrants en mal d'ascension sociale et grouillants d'activités commerciales et artisanales.
- 22 Dans cet enveloppement de l'agglomération, qui joint également les bords de mer aux extrémités, l'extension des beaux quartiers ne peut elle aussi que procéder par sauts par dessus les quartiers populaires en allant constituer des ghettos de luxe en rase campagne, dont la bonne desserte et la valorisation de l'environnement qu'elle entraîne les condamne à être rapidement encerclés. Entre le résidentiel de luxe et le pavillonnaire illégal les coopératives drainant les économies des classes moyennes, fonctionnaires, employés ou professions libérales implantent leur tours en rangs serrés où la promiscuité tient lieu d'ascension sociale. Enfin, par un phénomène tout aussi habituel, le vieux centre et les quartiers résidentiels de la fin du XIXe et du début du XXe se paupérisent, devenant le réceptacle des nouveaux migrants où l'habitat précaire se mêle à l'atelier clandestin. Le retour au centre n'est tenté que par l'activité touristique qui procède par restaurations plus ou moins fantaisistes des vieilles maisons en bois et un retour encore frileux de l'intelligentsia dans les vieux immeubles de rapport de la ville européenne. Tout ce monde qui se tourne le dos se retrouve pourtant logé à la même enseigne dans les embouteillages, les coupures d'eau et d'électricité.
- Décrire les processus
- 23 Cette description sommaire nous mène vers une classification tout aussi générale de la production de l'espace urbain stambouliote en quatre catégories :

- 24 - La reproduction de l'espace urbain légal
- 25 - La légalisation de l'espace urbain illégal
- 26 - La production de l'espace urbain illégal
- 27 - Les opérations ponctuelles
- 28 La première catégorie concerne l'espace urbain géré par un document d'urbanisme qui fixe les conditions de son utilisation. Cet espace est rarement soumis à des opérations d'ensemble de construction ou de rénovation. De même, après les grandes percées des années 50 dans la vieille ville et des opérations du dégagement des berges de la Corne d'or dans la deuxième moitié des années 80, ce type d'intervention reste également très exceptionnel. La reproduction de ce tissu se fait donc immeuble par immeuble selon la procédure du permis de construire. Mais là aussi la légalité apparente cache toute une série de transgressions permanentes des règles portant essentiellement sur deux points: la maximisation de mètres carrés habitables, que ce soit par augmentation de l'emprise au sol ou par l'adjonction d'étages supplémentaires, et le souci d'éviter de se soumettre aux servitudes. Ainsi, pour prendre le cas le plus flagrant, l'obligation réglementaire de fournir des places de stationnement externes ou internes pour chaque logement ou surface d'activités construits n'est jamais appliquée en réalité. Ces transgressions se payent sous forme d'amendes plus ou moins légales, plus ou moins occultes où toute notion d'intérêt public disparaît derrière celle du profit.
- 29 Un autre problème majeur concernant le centre historique, qui se trouve truffé d'interdits de prospect, de hauteur maximale et d'exigences esthétiques à cause de la présence des monuments, est celui des rapports des constructeurs avec les commissions des sites et des monuments historiques, les services de la municipalité jouant le rôle des intermédiaires intéressés. Ainsi les membres de la commission, composée en majorité d'universitaires, sont le plus souvent amenés à prendre des positions maximalistes dans le sens de la protection, ce qui donne ensuite la possibilité aux services techniques de fermer les yeux devant les transgressions moyennant finances.
- 30 Les deux catégories suivantes, celles de la construction illégale et de sa légalisation, concernent désormais la très grande partie de l'espace urbain stambouliote et sont le produit direct de l'immigration. Il faut donc essayer de reconstituer l'ensemble du processus à travers les informations fournies par quelques monographies et enquêtes existant sur la question.
- 31 Le phénomène d'immigration vers les grandes villes et Istanbul en particulier semble s'être diversifié et complexifié depuis ses débuts, à la fin des années 40. L'image des paysans venant avec leur baluchon sur le dos occuper des terrains domaniaux pour construire en une nuit des baraques de bric et de broc (d'où leur nom de *gecekondu*) a laissé progressivement sa place à des processus plus élaborés mais toujours mal étudiés.
- 32 D'abord en ce qui concerne le parcours, où deux phases intermédiaires peuvent intervenir : le passage par un chef-lieu (sous-préfecture ou préfecture) local et ensuite le transit par le centre-ville d'Istanbul.
- 33 La difficulté pour cerner l'évolution du passage par un relais local, fournit en même temps un bon exemple de la disparité et de l'imprécision des travaux dans ce domaine. La seule enquête détaillée que nous avons pu trouver à ce sujet est déjà ancienne puisqu'elle a été effectuée en 1972-1973 auprès d'un échantillon habitant différents quartiers autoconstruits d'Istanbul¹. D'après elle, pour les migrants d'avant 1950 50% d'entre eux

vient des villages et 38% des bourgs, ces chiffres sont respectivement de 39,1% et 43,4% pour la période 1950-1954, de 47,2% et 32,4% en 1955-1959, de 67,4% et 21,3% en 1960-1964, de 65,5% et 28,4% en 1965-1969, de 50% et 33,3% pour la période postérieure à 1970². Il y aurait donc baisse de l'exode spécifiquement rural le long des années 50, brusque remontée au début des années 60 et recul par la suite.

- 34 Une étude réalisée sur les migrants arrivés entre 1965 et 1970 dans les trois grandes villes du pays donnerait 36% d'originaires de villages et 33% d'originaires de bourgs. En revanche et selon la même enquête ces chiffres seraient respectivement de 9% et 45% pour la période 1975-1980³. Cette baisse brutale n'est toutefois pas corroborée par les résultats d'autres enquêtes plus récentes.
- 35 Ainsi, une enquête effectuée en 1990 par Sema Erder à Ümraniye, arrondissement autoconstruit d'Istanbul de plus de 300 000 habitants, indique que 47% des personnes interrogées sont nées dans des villages et 38% dans des bourgades⁴. De même, une enquête datant de 1987 auprès d'un échantillon de 2 000 personnes choisi dans différents quartiers autoconstruits d'Istanbul, indique que 61% des personnes viennent directement d'un village, 29% d'un chef lieu de sous-préfecture et 10% d'un chef lieu de département⁵. Enfin, deux enquêtes respectivement réalisées en 1989 dans des quartiers autoconstruits de l'arrondissement de Bakirköy et en 1991 dans ceux de l'arrondissement de Sisli donnent pour les premiers 28,2% de personnes nées dans les campagnes, 36,5% dans les bourgs et 34,1% en ville tandis que pour les seconds ces chiffres sont respectivement de 29,4%, 15,1% et 54,5%⁶. Toutefois, comme ces enquêtes ne répartissent pas l'origine par date d'arrivée il est difficile de savoir si elles contredisent ou non les données précédentes.
- 36 Une confrontation avec les données statistiques nationales montre que les villages conservent depuis 1950 un taux d'accroissement moyen annuel inférieur à celui de l'ensemble du pays, c'est-à-dire inférieur au taux d'accroissement naturel, ce qui signifie une émigration constante qui s'aggrave à partir de 1980 puisque le taux devient négatif avec -0,86 par an entre 1980 et 1985 et -0,57 par an entre 1985 et 1990. Donc les villages se vident et leur population baisse même en chiffres absolus à partir de 1980. En revanche les chefs-lieu de sous-préfecture ont un accroissement annuel moyen supérieur à la moyenne nationale (3,46 entre 1985 et 1990 contre 2,17) mais inférieur à celui des villes dans leur ensemble (4,31 pour la même période). L'ensemble de ces chiffres indique par conséquent que les petits centres urbains jouent un rôle de relais, de lieu d'apprentissage de la vie urbaine et de préparation pour l'installation dans la grande ville. S'il est vrai que l'exode rural n'est plus, comme à ses débuts, le fait de paysans sans terre, chassés par la suppression du métayage grâce à la mécanisation, mais celui de petits et moyens propriétaires terriens dont la production pour le marché ne résiste pas à la baisse des prix des produits agricoles, alors les différents relais : village, bourgade, métropole, conservés le long du processus de migration par étapes, fournissent d'autant de soupapes de sécurité et de positions de repli.
- 37 Quant aux étapes d'installation en ville elles se dessinent avec une certaine précision à travers les données disponibles. L'enquête de 1972-1973, de loin la plus détaillée de celles dont nous disposons précise d'une part que 53,2% des personnes interrogées se sont installées en arrivant en tant que locataires, que 24% ont été logés par des parents et que 11,5% ont fait directement construire leur propre logement illégal⁷. Toutefois les nouveaux arrivés semblaient à cette date s'installer déjà en majorité (61,8%) dans le même quartier où ils allaient ensuite bâtir leur propre baraque, 18% s'installant dans les

quartiers anciens et 17,5% dans d'autres quartiers autoconstruits⁸. Enfin la durée révolue entre leur arrivée en ville et leur installation définitive excède pour près de la moitié d'entre eux les cinq ans⁹. D'autres enquêtes semblent corroborer les premières données. Ainsi pour celle de 1987¹⁰ 50,9% des personnes interrogées sont installées de leur arrivée dans le même quartier. Ils sont 49,1% dans le même cas dans les enquêtes de 1989 et 1991¹¹. Celle d'Ümraniye donne toutefois de résultats plus nuancés¹². Des 152 chefs de famille interrogés, 103 (67,7%) se sont installés depuis un premier temps ailleurs, dont 40 dans un autre quartier autoconstruit et 54 en ville. De ces derniers, 4 sont passés par un autre quartier autoconstruit avant de venir à Ümraniye et de ceux venus à Ümraniye 26 se sont auparavant installés dans un autre quartier de cet arrondissement, 46 (30,3%) étant directement installés à Ümraniye.

- 38 Donc, si l'aboutissement à la possession d'une maison autoconstruite reste un processus auquel on accède par étapes, où semble intervenir une période de location ou d'hébergement par des parents, le circuit peut soit passer par le centre ville ou d'autres quartiers périphériques autoconstruits soit se focaliser dès le début sur le quartier où l'émigrant fera son installation définitive, sans qu'on puisse connaître les éléments qui orientent vers l'une ou l'autre trajectoire.
- 39 Les informations concernant le choix du site définitif d'installation qui est au centre du processus de production de l'espace urbain sont encore plus rares et tout au plus les questions classiques posées par les enquêteurs ne servent qu'à minimiser ou, au moins, à relativiser les réponses *a priori* plausibles concernant la proximité du lieu de travail où la présence de parents ou de personnes originaires de la même région. En réalité le choix semble être, comme c'est le cas pour le logement conforme aux normes légales, lié à l'existence d'un marché immobilier dont la mise en place reste largement indépendante de la volonté des migrants.
- 40 Effectivement, l'ouverture des terrains à l'urbanisation semble obéir aux processus de tache d'huile, où interviennent un certain nombre de facteurs incitatifs comme l'existence d'une infrastructure routière, la proximité d'un centre de village, ou la présence des vastes terrains privés ou communaux. La première phase qui consiste en l'achat de grandes surfaces par des personnes servant d'écran à des grandes entreprises où à de personnalités influentes du monde politique ou de celui des affaires reste la plus obscure, or elle est déterminante. Ces premiers spéculateurs réalisent des bénéfices en revendant sous forme de lots ruraux en copropriété aux candidats à l'autoconstruction par l'intermédiaire de leurs agents qui deviennent progressivement des hommes-clefs en tant que vrais fondateurs du quartier. Ce sont eux qui dans un premier temps partent à la recherche de la clientèle en se servant principalement des réseaux de compatriotes (*hemsehrî*) et c'est dans ce sens, c'est-à-dire indirectement que les migrants finissent par se grouper par grappes d'origine commune.
- 41 L'achat du terrain n'implique pas construction immédiate, aussi bien par manque de moyens financiers qu'à cause du plus grand danger de démolition par les autorités que courent les premiers occupants. A ce niveau intervient la deuxième tâche du fondateur, celle de conserver à l'acquéreur la possession du terrain acquis, éviter les empiètements et les doubles ventes afin de créer le climat de confiance nécessaire à l'arrivée d'autres clients apparentés aux premiers grâce à une rumeur encourageante. En faisant cela le fondateur devient en même temps l'aménageur, puisqu'il est le véritable lotisseur, celui qui définit la forme des parcelles et la largeur des rues et celui qui règle les conflits qui peuvent se présenter entre acquéreurs. En même temps il est l'intermédiaire obligé entre

les acquéreurs et les autorités puisqu'à un moment il faut lancer le processus de construction et minimiser dans la mesure du possible les expéditions punitives des forces de l'ordre.

- 42 Les premières constructions démarrent ainsi souvent plusieurs années après l'acquisition et font boule de neige, puisque la construction en masse, notamment en périodes politiquement significatives (pré-électorales), est la meilleure garantie contre la démolition. L'essai ainsi transformé, le fondateur peut considérer sa tâche comme terminée et ses devoirs face à son patron occulte accomplis et se retirer de la scène. Mais il peut aussi rester pour se transformer en leader politique pendant la seconde phase, celle de la légalisation du quartier ainsi constitué.
- 43 Le processus de légalisation est tout aussi vierge d'études. Il est doublement politique puisqu'il implique d'une part la constitution d'une municipalité dont la direction incombera à un des partis politiques et puisque d'autre part les titres de propriété sont traditionnellement monnayés en période électorale contre des bulletins de vote. Mais il a aussi des implications financières majeures. La légalisation de la construction implique la cession à la municipalité au profit de la voirie et des équipements à réaliser d'une partie du terrain pouvant atteindre 25% du total, ce qui accorde à la municipalité la possession d'une grande quantité de sols diversement utilisables et monnayables. En contrepartie la valeur des terrains privés augmente d'une part à cause de leur légalisation et d'autre part parce que celle-ci entraîne le droit de construire en hauteur, généralement à R+3. On voit donc l'enjeu formidable que constitue la légalisation, mais qui conduit en même temps à privilégier nettement aussi bien par l'individu que par les leaders de la communauté les aspects spéculatifs face aux préoccupations qualitatives. Ainsi, toute possibilité de créer des quartiers mieux équipés, plus aérés, susceptibles de permettre un meilleur mode de vie sera régulièrement sacrifiée à la volonté concordante des nouveaux dirigeants et des nouveaux propriétaires de réaliser la plus grande plus-value possible. Les équipements les moins coûteux et les plus rapidement rentabilisables, électricité, téléphone, transports publics seront rapidement réalisés, la construction d'écoles, dispensaires et notamment mosquées dépendra des mécènes ou associations locales dont les prestations font inévitablement partie du jeu d'influence politique tandis que l'arrivée des commerces finira par donner au quartier un aspect urbain comme celui des autres quartiers périphériques préalablement intégrés à la ville.
- 44 Les opérations ponctuelles dans l'agglomération stambouliote constituent l'exception dans la mesure où le logement social est rare et que les coopératives des militaires, des fonctionnaires ou celles créées à l'initiative de la Sécurité Sociale restent limitées. Elles ont toutefois créé depuis les années 60 quelques grands ensembles à la limite de la ville ancienne. Pour le reste l'absence de secteur de logement aidé pour les classes moyennes, notamment à cause de la forte inflation endémique mais aussi parce que le recours au logement illégal ouvre pour tout le monde des possibilités spéculatives que n'offre pas l'acquisition d'un appartement dans un immeuble tour réduit considérablement les opérations, planifiées de type grand ensemble. Les coopératives réalisatrices de grands ensembles ont eu leur heure de gloire en 1985-1990, mais se sont encore une fois transformées en opérations spéculatives où des personnes arrivant à négocier des terrains *a priori* inconstructibles réunissaient les économies des adhérents à la coopérative qu'ils avaient fondée afin de réaliser un ensemble concentrant le plus grand nombre de logements dans la plus petite surface de terrain possible avec l'objectif de rentabiliser au maximum leur opération. Le caractère aléatoire des prestations offertes

par ces promoteurs et l'inflation qui conduisait à verser toujours plus pour obtenir le logement promis, ont sonné le glas de ces opérations. Ainsi les grands ensembles ne sont plus pratiquement réservés qu'à des opérations résidentielles de villas luxueuses implantées en rase campagne avec abondance d'équipements entièrement financés par le promoteur et repercutés sur le prix du logement, promettant l'évasion de la ville ingérable qu'est devenu Istanbul.

- 45 Dans cette marée de constructions qui suit, imperturbable, son propre rythme d'expansion il faut trouver tout de même quelques grands équipements, centres d'affaires et autres lieux de concentration d'activités. Ceux-ci s'adaptent plus ou moins à la seule entreprise urbaine planifiée celle du réseau routier. La jonction de l'ancien prolongement de la ville vers le nord, au-delà de Sisli vers la route du Bosphore, avec l'avenue Barbaros, percée dans les années 60 et remontant du Bosphore, et les deux périphériques aboutissant aux deux ponts devient de plus en plus l'hypercentre de la ville, une sorte de Defense stambouliote. L'aboutissement en ce lieu de la première ligne de métro, en construction accentuera cette tendance. Les deux tours des entreprises Sabanci, marquent déjà l'espace, bientôt rejointes par d'autres tours abritant, sièges de banques, centres d'affaires, grands hôtels etc. Autour, le quartier de Levent, premier quartier pavillonnaire planifié de la ville construit entre la fin des années 40 et le début des années 50 et ses prolongements, Etiler, Ulus etc, qui avancent vers les hauteurs du Bosphore, se transforment en centre de commerce de luxe et de loisirs avec le centre commercial d'Akmerkez, prochainement suivi par d'autres du même type.
- 46 A l'autre bout, là où les deux périphériques rejoignent la route d'Edirne à la hauteur de l'aéroport, se sont implantés les sièges de journaux ainsi qu'un certain nombre d'activités industrielles non polluantes soucieuses de soigner leur image de marque par des bâtiments présentables. C'est le quartier d'Ikitelli, dont l'environnement de quartier autoconstruit ne permet pas pour le moment de rivaliser avec le pôle de Levent.
- 47 Sur ce même dispositif des périphériques se sont décentralisés par la contrainte des autorités les différentes activités artisanales traditionnellement installées au centre ville. Mais la faiblesse des loyers dans le centre, déserté par les classes moyenne et aisée, jointe aux liens que les différentes activités avait tissés entre elles, entraîne une nette opposition contre la décentralisation qui marque le pas.
- 48 Quant à la grande industrie, tout en désertant progressivement ses anciens lieux d'implantation à la périphérie des murailles terrestres, au fond de la Corne d'or et dans les vallées des deux rivières qui y aboutissent, elle se concentre de plus en plus le long des axes des routes menant vers Edirne et Ankara, se prolongeant, notamment dans la seconde direction bien au-delà des limites du département d'Istanbul, le long du golfe d'Izmit jusqu'à la ville du même nom et encore au-delà vers le lac de Sapanca. Cette tendance qui n'obéit pas, comme le reste, à aucune planification devient le moteur d'une extension tentaculaire sans fin de l'agglomération, dont les deux bouts actuels, Silivri et Gebze sont distants de 150 kilomètres.
- 49 Dans ce contexte, les centres secondaires se forment tout aussi spontanément. Les anciens quartiers autoconstruits intégrés dans l'agglomération se dotent d'un centre de petits commerces et de bureaux qui s'étend au fur et à mesure que des quartiers périphériques s'y greffent. Cette centralité conduit à la création d'une sous-préfecture et l'arrivée des services administratifs contribue à structurer encore plus ce centre. Ainsi, de proche en proche des pôles se forment, absorbant de plus en plus les besoins de la population, de telle sorte que le centre traditionnel de l'agglomération devient de moins

en moins un passage obligé pour la plus grande partie de la population. Ainsi le Stambouliote d'aujourd'hui et encore plus celui de demain est et sera une personne qui visitera le centre de la ville une ou deux fois par an pour des raisons culturelles, touristiques où éventuellement pour un achat exceptionnel. Dans ces conditions l'agglomération peut s'étirer à l'infini, du moment que sa centralité disparaît et que son unité devient une fiction.

- 50 La réalité insaisissable de la ville se projette sous forme d'angoisse pour l'avenir. Jusqu'où pourra-t-on continuer dans l'entassement anarchique? se demande-t-on et des chercheurs éminents développent des scénarios de collapsus, oubliant que le pire n'est jamais sûr, notamment quand il s'agit de corps sociaux, et que des exemples comme Téhéran, le Caire, Mexico ou Bombay sont là pour le prouver. A l'opposé il est tout aussi aléatoire de bâtir des scénarios optimistes. L'hypothèse selon laquelle les habitants des quartiers autoconstruits, une fois la bataille pour la légalisation gagnée, seraient progressivement acquis aux aménagements qualitatifs de leur environnement permettant ainsi un urbanisme *a posteriori*, ne semble pas se vérifier dans les faits. La lutte pour le profit individuel au dépens d'un bien-être général se poursuit au-delà de la légalisation à travers la densification à outrance et la tendance à la privatisation des espaces libres. Tant que les quelques mètres carrés habitables dans un immeuble en béton armé et équipés en sanitaire et électroménager présenteront un avantage appréciable par rapport à la baraque bidonvillose, le taudis en centre ville ou la maison villageoise d'origine, la quête du confort limité aux quatre murs de son logement primera sur les besoins en équipement, environnement ou cadre de vie du nouveau citoyen et la poursuite de ce bonheur exclusivement domestique continuera à fabriquer un espace urbain chaotique. Ce n'est que quand la pollution, les embouteillages, la saturation des réseaux et le manque d'espaces verts finiront par ne plus pouvoir être compensés par le bonheur domestique qu'un consensus en vue de sacrifices individuels au profit de l'intérêt général pourra être acquis. Ceci en tenant compte du fait que la prise de conscience des anciens citoyens risque pendant longtemps d'être submergée par la volonté farouche des nouveaux à s'abriter à tout prix. Et en cela aussi Istanbul ne fait que partager le sort des grandes métropoles du Sud.
- 51 Que reste-t-il à faire en attendant? Se débarrasser de l'idée qu'un plan miracle, accompagné d'une volonté politique tout aussi providentielle, pourraient apporter l'ordre urbain et se mettre à observer patiemment les mécanismes de production de ce qui constitue la réalité de l'espace urbain afin de pouvoir mettre en avant des compromis opératoires entre habiter et vivre. A Istanbul comme ailleurs.

NOTES

1. Yakut Sencer, *Türkiye'de Kentleşme*, Ankara, Ministère de la Culture, 1980.
2. *op. cit.*, p. 144.
3. Ayse Gedik, "Urban Growth in Turkey : Effects of Different Migration Flows to (and?) from Urban Centers during 1965-1970 and 1975-1980", communication présentée au 26e

European Congress of Regional Science (sic) Association, Pologne 1986, cité in Istiklal Alpar, Semira Yener, *Gecekonduluların Yaşamı*, publication interne du Bureau de Recherches de la Direction de la Planification Sociale, Ankara, 1991, p. 4.

4. Sema Erder, *Istanbul'a bir kent kondu Ümraniye*, İstanbul, Ed. İletişim, 1996, p.193.

5. Alpar et Yener, *op. cit.*, p.39.

6. Hande Süher, "Kentleşme sürecinde kentleşmeyi geliştirici politikalar", in *Kentleşme ve Kentleşme politikaları*, İstanbul, Türkiye Sosyal Ekonomik Siyasal Araştırmalar Vakfı, 1991, p. 104-105.

7. Sencer, *op. cit.*, p. 244.

8. *Ibid.*, p. 294.

9. *Ibid.*, p. 301.

10. Alpar et Yener, *op. cit.*, p. 178.

11. Süher, *op. cit.*, p. 105.

12. Erder, *op. cit.*, p. 170-173.